

立法會三讀通過條例草案 港方口岸區7月31日起啟動籌備 創科高才盼新口岸交通接駁到位

立法會昨日三讀通過《皇崗口岸港方口岸區條例草案》，保安局局長鄧炳強表示，港方口岸區在7月31日成立之後，特區政府將與深圳方面全面展開後續準備工作，包括聯合進行系統測試、試運和應急演練等。當局將確保口岸各項設施和運作安排穩妥周全，並在各個環節準備就緒後，敲定正式開通日期，並適時公布。有平日來往兩地的創科界高才接受香港文匯報訪問時表示，對新口岸的開設十分期待，但認為北都及科學園區配套地鐵仍在興建，短期內無法全線通車，希望能開設相關科研人員聚集地直達新皇崗口岸的小巴或巴士，滿足科研人員的跨城通勤需求，相信此舉將有助進一步提升內地高才選擇在北都、科學園等從事科研工作的意願。

●香港文匯報記者 朱欣欣

居住在深圳福田保稅區、任職於香港科學園的曹小姐，平日主要使用福田口岸，往返深圳福田保稅區與香港科學園。她住在口岸附近，搭乘直達公車約10分鐘可抵達，過關順利時約需10分鐘，但福田口岸兩道海關之間步行已需約10分鐘，遇上高峰人潮時間會大幅拉長。過關後，她需要轉乘東鐵再轉公車，等候東鐵成為另一耗時環節。整體通勤平日約需1小時10分鐘以上，高峰時段則延長至約1.5小時。相較之下，當她搭乘科學園直達專車經舊皇崗口岸時，全程只需約50分鐘，速度明顯較快。



●任職於香港科學園的曹小姐。受訪者供圖

讚「一次放行」明顯縮短過關流程

對即將啟用的新皇崗口岸，曹小姐持盼望態度。她表示，新口岸採用「一地兩檢」，以及「合作查驗、一次放行」的通關模式，只需在單一檢查點完成兩地海關程序，無需像福田口岸般步行於兩道海關之間、分開接受檢查，「能明顯縮短過關流程。」若新口岸交通配套完善，她會捨棄福田口岸，固定使用新皇崗口岸往返。不過，她對新口岸周邊交通配套仍有顧慮。她不清楚新口岸往香港科學園的公共交通規劃，推測現階段可能只能依靠計程車，缺乏大眾運輸接駁。

曹小姐期望新口岸開設直達香港科學園的巴士或小巴專線。她表示，現有口岸周邊交通多以香港市區為主要走向，專門服務科學園的班次稀少，而該區聚集大量科研產業人員，直達接駁車是上班族最迫切的需求。若能完善新皇崗口岸至科學園的直達交通，確實有助解決跨城通勤痛點，提升內地高才選擇在香港從事科研工作的意願。

同樣居住在深圳，並在中科院香港創新院工作的曹先生日常往返深圳與香港科學園區工作，深港兩地均有辦公地點。他目前使用福田口岸與舊皇崗口岸的比例大致各佔一半，個人自行通勤時多走福田口岸，只有搭乘單位園區專車時才經舊皇崗口岸。

舊口岸無巴士月台 通勤靠專車

曹先生同樣認為，福田口岸的主要痛點在於等候東鐵線及排隊過關的耗時較長。黃金周或長假期人流暴增時，全線擁擠，通行體驗極差。至於舊皇崗口岸，他表示過去主要服務私家車，一般上班族很少選擇這裏通勤。「舊皇崗沒有設置公車候車月台，本地巴士、公共巴士都無法停靠，過關後若不搭公司專車，就只能搭計程車前往科學園。」

對新皇崗口岸，曹先生表示期待，並計劃開通後會親自試搭幾次，再比較「通行時間」與「搭乘舒適度」兩項核心指標，決定是否長期轉用。

曹先生坦言，24小時通關對他的吸引力有限，因為他主要日間上下班，福田口岸營業至晚上十點半已足夠使用。他更關注的是兩岸接駁交通是否到位。「口岸硬體建設完善是基礎，但要讓更多上班族願意長期使用，深圳、香港兩側往來口岸的大眾運輸一定要跟上。」

他特別提到，北都及科學園區配套地鐵仍在興建，短期內無法全線通車，希望能有直達科學園等路線的小巴或巴士，滿足科研人員的跨城通勤需求。



●新口岸實施「合作查驗、一次放行」模式。圖為工作人員檢查聯檢大樓設備。資料圖片

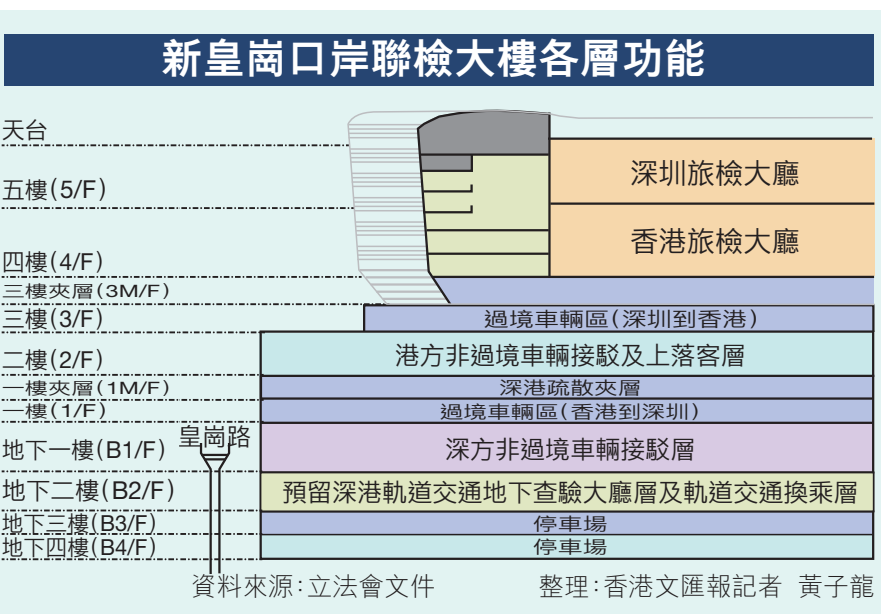


●立法會內務委員會昨舉行特別會議，三讀通過《皇崗口岸港方口岸區條例草案》。

香港文匯報記者北山彥 攝



●特區政府全速推進新皇崗口岸向公眾開通前的各項準備工作。圖為建設中的新皇崗口岸。資料圖片



新皇崗通關縮至5分鐘 政界促完善配套釋放土地

香港文匯報訊（記者 朱欣欣）新皇崗口岸將採用「一地兩檢」安排及「合作查驗、一次放行」模式，通關時間估計會由以往約30分鐘大幅縮短至約5分鐘，初期每日可處理20萬人次，2034年北環線通車後將更提升至30萬人次。有政界人士昨日接受香港文匯報訪問時指出，新口岸對促進港深居民融合、粵港澳大灣區發展及北部都會區建設具有重要意義，他們強調交通配套必須同步完善，並建議盡早釋放舊皇崗口岸香港側土地，推動新田科技城及口岸經濟帶發展。

24小時通關 利創科人才深港往返

立法會新界北議員姚銘表示，新皇崗口岸位處深圳福田CBD核心，處於深港中部樞紐位置，是配合大灣區融合發展的重要節點。口岸維持24小時通關，首次實施「合作查驗、一次放行」模式，讓市民只需通過三道門即可完成兩地查驗程序，效率大幅提升。深圳地鐵7號線可直達口岸大樓，未來更規劃城際鐵路線，方便市民往來東莞、廣州等地。

不過，姚銘關注交通配套仍有改善空間。他指出，口岸初期每日承載高達20萬人次，現行多條以市區或新界其他區域為起點的巴士路線，從起點開出後容易滿載，北區居民抵達時往往難以上車。他建議由北區開設一條短途接駁巴士專線，途經新田公路交匯處直達新皇崗口岸，參考舊皇崗口岸皇巴專屬起點站的運作模式，在人流高峰時可彈性調度車輛疏導。

善用舊口岸地 助建口岸經濟帶

他並強烈建議盡快釋放舊皇崗口岸香港側土地，若能提早開發形成成熟口岸經濟帶，將有助配合北部都會區整體布局，而無需等待2034年北環線通車後才推進。

北區區議員溫達指出，新皇崗口岸將串聯北

部都會區及河套深港科技創新合作區，形成「半小時科研圈」，為北區融入國家發展大局帶來重大機遇。這不僅是跨境基建的升級，更是「一國兩制」下制度創新的生動實踐。

新口岸將主要惠及跨境上班族與居民、創科及商務人士，以及旅客與消費群體。與舊皇崗口岸相比，新口岸在通關時間、容量、交通接駁及設施配置等方面均有顯著提升。

對新口岸的長遠運作，溫達提出三項建議：在交通配套方面，建議開設北區直達短途專線並加密巴士班次，同時期望政府盡快在周邊落實泊車轉乘設施，並加快推動港鐵北環線支線建設；在通關體驗方面，建議優化內部步行動線，增設扶手電梯，並劃分本地居民與旅行團通道；在政策與分流方面，研究在非繁忙時間開放「港車北上」分流。

香港高才通人才服務協會創會會長尚海龍從創新高科技產業角度分析，新皇崗口岸對香港創科產業有三大正面影響。首先，大幅縮短通關時間，尤其在通勤尖峰時段可有效減少候車時間；更關鍵的是，科研工作加班是常態，新皇崗口岸實施24小時通關，能極大方便科研人員深港兩地往返。第二，24小時便捷通關將帶動河套地區發展，加速跨境科研合作及項目落地。第三，政府規劃將新皇崗口岸啟用後，將現有的落馬洲管制站及新田公共運輸交匯處土地釋出，分階段發展為創科產業用地，這對香港打造國際創科中心而言是極為珍貴的資源。

尚海龍指出，不少新來港人才任職於香港科學園、數碼港等科研園區，部分人才選擇「住深圳、香港上班」。他建議上下班尖峰時段加密巴士班次、新增小巴銜接新皇崗口岸至科學園及未來新田科技城、河套區，並加快北環線支線建設。針對持有兩地車牌的自駕通勤人士，他建議港方在新皇崗口岸興建停車大樓。



●新口岸只需在單一大樓完成兩地出入境手續。圖為工作人員正在測試「三道門」開機。

資料圖片

「一地兩檢」省時又方便 市民冀盡快完善港側配套

香港文匯報訊（記者 朱欣欣、鍾靜雯）居於北區古洞南、每周往返深港三至四次的貿易從業員楊先生，長期使用舊皇崗口岸，最常乘坐皇巴通關。他接受香港文匯報訪問時表示，新口岸採用「一地兩檢」及「合作查驗、一次放行」的通關模式，只需在單一大樓完成兩地手續，大幅縮短時間，深圳一側交通配套成熟，基礎條件良好，令他對使用新皇崗口岸「滿心期待」。惟他對香港側交通配套有所擔憂。



●楊先生 受訪者供圖

倡實時發布人流數據 設長者學童專道

楊先生關注北區的交通接駁安排。他擔心上水、古洞、元朗等方向短途接駁路線規劃不足，導致人流集中在同一入口。他期望參考舊皇崗皇巴分流機制，規劃多方向短途接駁巴士，向東西兩側分散人流。針對長假期人流壓力，他建議：除了加強短途接駁分流外，可參考海底隧道分流模式，實時發布各口岸人流數據，讓市民自主選擇人潮較少的口岸通關。他還建議開設專屬綠色通道，優先讓大量行李的長者及跨境學童使用。

擁有兩地牌私家車的方先生接受香港文匯報訪問時表示，舊皇崗是香港少數24小時通關口岸，適合深夜或清晨駕車往返。他平日主要使用深圳灣口岸，舊皇崗口岸則多在晚上或凌晨因商務需要才使用。

籲放寬兩地牌車自選口岸通行

他相信，新皇崗口岸通關會比舊模式更快、更方便，待新口岸開通後「一定會親自開車去試試」。他又希望政府開放限制，允許已登記的兩地牌照的車輛可按需自由選擇口岸，以達到省時省油、減輕道路塞車及低碳環保的多贏局面。

居於大埔區、從事運輸業的文先生因工作需要持有跨境車，平均每周使用舊皇崗口岸兩至三次，繁忙時更會每日通行。他選擇該口岸的主要原因是該口岸提供24小時通關服務，就算加班至午夜之後亦能順利過關，十分便利。未來新皇崗口岸會進一步便利他來往兩地，他希望未來有更多便利私家車主的措施。

住在大圍的李小姐現時主要使用羅湖口岸通關，對於即將啟用的新皇崗口岸，李小姐抱有較高期待。新口岸採用的通關模式，無需多次轉乘皇巴往返，省去多次轉乘的麻煩。新口岸直連深圳地鐵，亦可便利搭乘網約車、的士，交通接駁條件大幅改善。李小姐希望政府盡快完善香港方面的交通配套，讓新皇崗口岸的整體使用感進一步提升。